

POSTULAT von Luzius Rüegg (SVP, Zürich), Hans Badertscher (SVP, Seuzach) und Heinrich Frei (SVP, Kloten)

betreffend Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Der Regierungsrat wird gebeten, die periodische Prüfungspflicht für sämtliche Lastwagen und schweren Anhänger gemäss Art. 33 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) beizubehalten und nicht die EU-Richtlinie 96/96 EG, die einen jährlichen Prüfungsintervall verlangt, zu übernehmen.

Luzius Rüegg
Hans Badertscher
Heinrich Frei

15/2004

Begründung:

- Die nach bisherigem Recht geltenden Prüfungsintervalle haben sich für unser kleines Land bestens bewährt. Danach werden Cars und Tankwagen (Transport gefährlicher Güter) erstmals ein Jahr nach der Inverkehrsetzung kontrolliert, alle anderen Lastwagen, Sattelschlepper und Personenwagen erstmals vier Jahre nach Inverkehrsetzung. Die zweite Prüfung erfolgt nach weiteren drei Jahren, danach gilt ein Rhythmus von jeweils 2 Jahren. Für schwere Anhänger bestehen Prüfungsintervalle von erstmals fünf und anschliessend drei Jahren.
Ein Blick auf die jährlichen Kilometer-Leistungen von schweizerischen Fahrzeugen untermauert die Sinnhaftigkeit der geltenden Bestimmungen: Im Binnenverkehr legt ein Kommunalfahrzeug (Kehrlicht, Papierabfuhr, Saugwagen, etc.) pro Jahr durchschnittlich 20'000 km zurück, ein Verteiler-Fahrzeug (Stückguttransport) in der weiteren Agglomeration rund 35'000 km und ein Überland-Fahrzeug etwa 60'000 km. Im internationalen Verkehr legt ein Schweizer Fahrzeug pro Jahr durchschnittlich 100'000 km zurück - weit weniger als ein deutsches EU-Überlandfahrzeug im Dreischichtbetrieb, welches trotz fehlendem Nachfahrverbot und einem nur beschränkten Sonntagsfahrverbot eine durchschnittliche Fahrleistung von 350'000 km pro Jahr erreicht.
Es ist ein volkswirtschaftlicher Unsinn, ein Schweizer Verteiler-Fahrzeug, das jährlich 35'000 km zurück legt, mit einem deutschen Überlandfahrzeug gleichzusetzen, welches im selben Zeitraum rund 350'000 km absolviert.
- Durch jährliche Nachkontrollen entstehen immense Mehrkosten für unsere Transportunternehmer. Weitere Folgekosten durch die Mehrbelastung der Strassenverkehrsämter, durch Ersatzbauten und zusätzliche Angestellte führen zu einer unnötigen Aufblähung unseres Staatsapparates. Alle diese Mehrkosten müssen letztlich die Konsumentinnen und Konsumenten, also jede Bürgerin und jeder Bürger, mit dem Kauf teurerer Produkte tragen.

Begründung der Dringlichkeit

Die Inkraftsetzung des Artikels zur Übernahme der genannten EU-Richtlinie ist auf den 1. Juni 2004 vorgesehen.